Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9608**
19. Wahlperiode 23.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Corinna Rüffer, Claudia Müller, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland

Die Anzahl der Großraum- und Schwerlasttransporte nimmt seit Jahren stetig zu; die Tendenz ist weiterhin steigend (vgl. www.vemags.de/informationen/).

Im Mai 2017 sind die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geändert worden. Der Schwerpunkt der Änderungen betraf die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (§ 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung – StVO). Die Änderungen der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 StVO hatten das Ziel, die Polizeibehörden von den Aufgaben der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten. Das bis dahin bestehende Erfordernis, bestimmte Großraum- und Schwertransporte ganz oder teilweise polizeilich zu begleiten, sollte auf die Fälle beschränkt werden, in denen unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie zum Schutz der Infrastruktur Ermessensentscheidungen vor Ort und polizeiliche Weisungen unersetzlich sind. Für alle im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitte mit Standardsituationen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidung der Polizei zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablauf erforderlich ist, sollte die Polizeibegleitung entfallen und es sollten Verwaltungshelfer zum Einsatz kommen. Hierbei soll es sich um Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde handeln, die die von der Straßenverkehrsbehörde im Vorhinein erlassene verkehrsrechtliche Anordnung visualisiert mittels Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage darstellen. Die Bundesregierung hat 2018 eine entsprechende Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung erlassen. Der Ersatz bzw. die Ergänzung der polizeilichen Begleitung durch private Begleitunternehmen wurde 2018 von einigen Bundesländern getestet und wird aufgrund der Entlastungswirkung der Polizeibehörden sowie der positiven Erfahrungen mit geschulten Privatdienstleistern auch 2019 fortgesetzt.

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD hat sich mit ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt „die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte [zu] beschleunigen und [zu] verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Randnummer 3840 – 3841, S. 83). Noch immer sind die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte in vielen Bundesländern komplex und dauern zu lange. Zum Teil warten Transportunternehmen über fünf Wochen auf die Genehmigungen für Schwertransporte (www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/forderung-nach-schneller-genehmigungen-fuer-schwerlasttransporte-2233888.html).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung die allgemeine Zielsetzung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD der Beschleunigung und Verbesserung der Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte umzusetzen, und welche konkreten Beschleunigungseffekte will die Bundesregierung mit ihren Maßnahmen jeweils erreichen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Randnummer 3840 – 3841, S. 83)?
2. Plant die Bundesregierung, die „Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten" (RGST 2013) zu überarbeiten, und wenn ja, aus welchen Gründen, welchen konkreten Überarbeitungsbedarf hat die Bundesregierung identifiziert, für wann plant sie den Beginn eines Überarbeitungsprozesses, und wann soll dieser nach den Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein, und wenn nein, warum nicht?
3. Plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern die Einführung einer Fahrzeugclusterung, also der Bündelung von Anträgen für Fahrzeuge bzw. Transporte mit ähnlichem Rüstzustand und ähnlicher Straßenbelastung, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, wann soll die Fahrzeugclusterung eingeführt werden, und welche Verkürzung der Bearbeitungszeit erwartet die Bundesregierung durch diese Maßnahme, und wenn nein, warum nicht?
4. Plant die Bundesregierung eine Reform der gesetzlichen Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland, sodass die Straßenverkehrsbehörden Musterzustimmungen erstellen können, welche an die für die weiteren Streckenabschnitte zuständigen Genehmigungsbehörden weitergeleitet werden und dort als Grundlage für eine vereinfachte Bearbeitung dienen können, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?
5. Plant die Bundesregierung eine Reform der gesetzlichen Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland, sodass die Genehmigungsbehörden bei Ablehnung einer beantragten Route bzw. Trasse für den Großraum- oder Schwertransport zugleich eine Alternative vorschlagen müssen und die Unternehmen somit darauf verzichten können mehrere Routen bzw. Trassen zu beantragen, und wenn ja, für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?
6. Plant die Bundesregierung, die Genehmigungsregelungen für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland so zu reformieren, dass die entsprechenden Anträge nach dem Zeitpunkt der Durchführung des Transports und nicht wie bisher nach dem Zeitpunkt der Antragsstellung priorisiert werden, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?
7. Plant die Bundesregierung, die Genehmigungsregelungen für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland so zu reformieren, dass für Leer-Lastfahrten nur noch eine Genehmigung beantragt werden muss, statt bisher zwei Genehmigungen (eine für den eigentlichen Transport und eine für die Leer-Lastfahrt), und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?

8. Welche Makrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland in Nord-Süd und West-Ost-Richtung auf Bundesautobahnen sind derzeit definiert, und inwiefern sind hierbei die Zugänge zu zentralen Umschlagplätzen wie Seehäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs berücksichtigt?
9. Plant die Bundesregierung weitere Makrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland in Nord-Süd und West-Ost-Richtung auf Bundesautobahnen zu definieren, und wenn ja, wann sollten diese Korridore definiert sein, welche Korridore kommen nach Einschätzung der Bundesregierung grundsätzlich in Betracht, und inwiefern wird bei der Definition der Korridore der Zugang zu zentralen Umschlagplätzen wie Seehäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
10. In welchem Umfang müssen die Verkehrsinfrastrukturen entlang der Makrokorridore saniert, ertüchtigt und/oder ausgebaut werden (bitte den konkreten Investitionsbedarf je Makrokorridor beziffern)?
11. Welche Mikrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland für den regionalen Transport und den Zugang zu den Makrokorridoren sind derzeit definiert?
12. Plant die Bundesregierung, weitere Mikrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland für den regionalen Transport und den Zugang zu den Makrokorridoren zu definieren, und wenn ja, wann sollten diese Korridore definiert sein, und welche Korridore kommen nach Einschätzung der Bundesregierung grundsätzlich in Betracht, und wenn nein, warum nicht?
13. In welchem Umfang müssen die Verkehrsinfrastrukturen entlang der Mikrokorridore saniert, ertüchtigt und/oder ausgebaut werden (bitte den gesamten Investitionsbedarf für die Mikrokorridore beziffern)?
14. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Transportzeiten für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland auf Bundesautobahnen anzupassen?
15. Welche Erkenntnisse und Erfahrungen liegen der Bundesregierung über die Nutzung der flexiblen Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Beliehene und Verwaltungshelfer in den Bundesländern vor, und welchen weiteren Regulierungsbedarf leitet die Bundesregierung hieraus ab?
16. Wie ist der aktuelle Stand bei der Weiterentwicklung des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) in Bezug auf die Aspekte

    a) Bereitstellung von Filterfunktionen für Zeitpunkte des Transports, Fahrstrecken und relative Maße der Transporte,

    b) Zurverfügungstellung einer routing-fähigen bundeseinheitlichen interaktiven Kartenlösung,

    c) Bereitstellung der digitalen Daten für den Transport mit Auflistung der Auflagen und Hindernisse in Echtzeit,

    d) Statikprüfmodell, basierend auf dem Statikrechenkern, das für alle Bundesländer nutzbar ist bzw. Entwicklung und Verknüpfung des VEMAGS-Statikmoduls als bundeseinheitlicher Rechenkern mit dem VEMAGS,

    e) Neuprogrammierung des VEMAGS-Verfahrensmodells hinsichtlich der aktuell geltenden „Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte“,

    f) Entwicklung und Verknüpfung des INS-GST-Moduls (Integrationsnetz Straße für GST) mit dem VEMAGS?

17. Wann wird ein automatisiertes Genehmigungsverfahren in Betrieb gehen bzw. zur Verfügung stehen (bitte nach Monat und Jahr angeben)?

18. Auf welche Art und Weise tauschen die Bundesregierung, die Bundesländer und/oder ihre jeweiligen Behörden Informationen über Verkehrsbehinderungen und Baustellen insbesondere für die Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten derzeit aus?

19. Wie soll der Informationsaustausch zwischen der Bundesregierung, den Bundesländer und/oder ihren jeweiligen Behörden über Verkehrsbehinderungen und Baustellen insbesondere für die Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in Zukunft erfolgen, und welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern bisher ergriffen, um einen transparenten und nahezu in Echtzeit erfolgenden Informationsaustausch zu ermöglichen?

20. Welche Grünbrücken im Bundesfernstraßennetz sind für Großraum- und Schwertransporte mit einer Höhe über 4,50 Metern, 4,70 Metern und 5,00 Metern nicht geeignet, da ihre Durchfahrtshöhe niedriger ist (bitte die einzelnen Grünbrücken mit exaktem Standort und konkreter Durchfahrtshöhe sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

21. Welche Mautkontrollbrücken im Bundesfernstraßennetz sind für Großraum- und Schwertransporte mit einer Höhe über 4,50 Metern, 4,70 Metern und 5,00 Metern nicht geeignet, da ihre Durchfahrtshöhe niedriger ist (bitte die einzelnen Mautkontrollbrücken mit exaktem Standort und konkreter Durchfahrtshöhe sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

22. Welche Brücken im Bundesfernstraßennetz sind nicht für Großraum- und Schwertransporte mit einem Gewicht von mehr als 100 Tonnen geeignet (bitte die einzelnen Brücken mit exaktem Standort und konkretem Brückentraglastindex und Zustandsnote sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

23. Welchen Umfang hat der aktuelle Kostenrahmen laut Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), der für die Durchführung und Begleitung der Großraum- und Schwertransporte angesetzt ist?

24. Welche Lkw-Mautgebühren fallen für Groß- und Schwerlasttransporte an, und inwiefern werden hierbei Mautausfälle infolge von Straßensperrungen und Einschränkungen in der Straßennutzung durch andere Lkw berücksichtigt?

25. Welche Kosten werden durch Schwer- und Großraumtransporte nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich seit 1990 verursacht (z. B. polizeiliche Begleitung), und inwieweit werden diese durch die Gebühreneinnahmen gedeckt?

26. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der auf Schwer- und Großraumtransporte ab 41,8 Tonnen Gesamtgewicht entfallende Anteil an den Kosten für die Straßeninfrastruktur gemäß der im Wegekostengutachten verwendeten Prinzipien zur Kostenallokation in den Jahren 1990 bis 2018 (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln)?

Berlin, den 9. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333